Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ (БОЛЬШЕВИКОВ) БЕЛОРУССИИ

СОВЕТСКАЯ БЕЛОРУССИЯ

ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА И МИНСКОГО ОБКОМА КП(б)Б

№ 189 (3357) | Пятница, 18 августа 1939 г. | ЦЕНА 10 КОП.

ПРАВИТЕЛЬСТВ. БИБ. КС

Сегодня День сталинской авиации



ГОРДОСТЬ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА

Сегодня радостный день всенародного торжества. Советский народ, создавший замечательную, самую мощную в мире непобедимую авиацию, народ, посылающий воздушному флоту лучших из лучших своих сынов, народ, горячо любящий своих гордых соколов и ревниво следящий за их блестящими успехами, сегодня празднует День сталинской авиации. Перед гражданами великого Советского Союза, перед всем миром могучая сталинская авиация сегодня еще раз демонстрирует свою мощь, свою готовность сокрушительным, смертельным ударом ответить на всякую попытку вражеского нападения на нашу священную землю.

Победоносные сталинские пятилетки превратили Советский Союз в могучую авиационную державу. Взращенная гением Сталина, советская авиация изо дня в день растет, крепнет, совершенствуется. Сверхмощная авиационная промышленность СССР, являющаяся предметом исключительного внимания и заботы большевистской партии и лично товарища Сталина, создает лучшие в мире самолеты, способные летать с огромной скоростью в любых условиях, на любые расстояния. Нет такого уголка на земном шаре, куда бы не могли проникнуть советские летчики! Наши прекрасные самолеты, ведомые замечательными сталинскими питомцами, летали по путям, о которых авиаторы стран капитализма и не мечтают. Советские летчики, воодушевленные безграничной любовью к своей великой родине, к партии Ленина — Сталина, творят чудеса!

Весь мир был поражен подвигом советских героев-летчиков, блестяще выполнивших задание партии и правительства и снявших с суровых неприступных льдов Чукотского моря 102 челюскинцев. Впервые рокот советских моторов дерзко нарушил вековечное безмолвие ледяных просторов Арктики. Советской авиации обязано прогрессивное человечество раскрытием тайн Северного полюса. Гордые сталинские соколы проложили кратчайшие пути из СССР через Северный полюс и Атлантический океан в Америку. За одни сутки наши летчики пролетают от Москвы к дальневосточным рубежам нашей необ'ятной страны. Имена Героев Советского Союза товарищей Громова, Коккинаки, Водопьянова, Белякова, Байдукова, Гризодубовой, Расковой, Спирина и многих, многих других хорошо известны всему миру. Подавляющее большинство мировых рекордов полета на высоту, на дальность, на скорость завоевано советскими летчиками.

В века войдет бессмертное имя великого летчика нашего времени Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова, чудо-богатыря, вобравшего в себя все лучшие черты великого русского народа, вписавшего блестящую страницу в историю советской, мировой авиации.

Самолеты нашего Гражданского воздушного флота перевозят пассажиров, почту, грузы по многочисленным трассам общим протяжением в 116 тысяч километров. Над безбрежными пространствами пустынь и степей, над горами, где единственными средствами передвижения были мулы, верблюды и лошади, теперь гордо реют многоместные комфортабельные пассажирские и мощные транспортные самолеты. Нет таких областей народного хозяйства, где бы не применялась у нас широко авиация.

Наша авиация является носителем высокой культуры, прогресса. Она покрыла себя неувядаемой славой в покорении природы, в исследовании огромных пространств нашей родины, суровой Арктики и т. д.

Советская авиация является средством осуществления творческих, созидательных задач. Ее задачи диаметрально противоположны авиации капиталистических стран, где она является орудием разрушения. Достаточно вспомнить дикий кровавый разгул фашистской авиации в республиканской Испании, в Китае и Абиссинии, десятки тысяч зверски убитых испанских, китайских и абиссинских женщин и детей. Реки крови тысяч беззащитных людей — вот символ «созидательной работы» фашистской авиации!

Советский Союз обладает могучим Военно-Воздушным Флотом, мощь которого растет исключительно быстро. За последние пять лет самолетный парк Военно-Воздушного Флота СССР вырос на 130 процентов, количество лошадиных сил его моторов—на 213 проц., одновременный бомбовый залп увеличился в три раза, а пулеметный залп—в четыре раза. По всем своим показателям наши боевые машины находятся на уровне самых последних достижений авиационной техники.

«...Благодаря прекрасным кадрам нашего летного и прочего состава красная авиация в своей специальной и тактической подготовке стоит на высоком уровне. Это проверено неоднократно на деле». Так заявил XVIII с'езду ВКП(б) сталинский нарком обороны товарищ Ворошилов.

В прошлом году один из отрядов нашей могучей сталинской авиации прошел проверку в бою. Как известно, в боях у озера Хасан зарвавшаяся японская военщина реально ощутила мощь удара нашей авиации. Советская бомбардировочная авиация снесла с лица земли все японские укрепления на сопках Заозерная и Безымянная. Наша авиация уничтожила и рассеяла резервы японских войск. Замечательные действия показывает советская авиация и сейчас, обороняя границы дружественной нам Монгольской Народной Республики от нападения японо-манчжур. Поле боя всегда остается за монголо-советской авиацией.

Могуча и непобедима авиация страны социализма! Ее сила в том, что за ней стоит весь 170-миллионный советский народ, с которым она связана кровными и неразрывными узами. Наш советский народ отлично понимает значение авиации. Он знает, что «кто силен в воздухе, тот в наше время вообще силен» (Ворошилов). Поэтому воздушный флот окружен исключительным вниманием и заботой всего советского народа, поэтому так любят и холят трудящиеся СССР свою родную авиацию.

Сегодня на авиационных парадах наряду с военными летчиками продемонстрируют свои успехи и десятки тысяч молодых пилотов, воспитанных Осоавиахимом. Исключительно велика тяга нашей молодежи в авиацию. Сетью аэроклубов покрылась наша страна. В них без отрыва от производства куются кадры молодых летчиков, парашютистов. Большую работу ведут и аэроклубы БССР. Вместе с другими и воспитанники наших аэроклубов покажут сегодня свои достижения, свое умение вести самолет, пользоваться парашютом и т. д. А если понадобится, то по первому зову партии сотни, тысячи молодых пилотов сядут за штурвалы боевых воздушных кораблей и совместно с кадровыми военными летчиками беспощадно разгромят всякого, кто посягнет на советскую землю, кто осмелится нарушить наш мирный, созидательный труд.

День авиации в этом году мы празднуем в особенно напряженной международной обстановке. Капиталистический мир бешено вооружается, особенно за счет авиации. Все шире разгорается зарево второй империалистической войны. Фашистские варвары лихорадочно готовят нападение на нашу социалистическую родину. Японская военщина неоднократно пыталась вовлечь Японию в войну с СССР. Японские самураи получали и получат сокрушительный отпор.

Мы ни на минуту не имеем права забывать о капиталистическом окружении. Советский Союз проводит твердо и неуклонно политику мира. Но враги не застигнут нас врасплох! В любой момент с воздуха, с земли и с моря их ждет сокрушительный удар.

Гордость нашей социалистической отчизны—сталинская авиация, вне всякого сомнения, добьется дальнейших успехов, дальнейшего совершенствования и кадров своих и материальной части. Наши стальные птицы, несомненно, будут летать выше всех, быстрее всех и дальше всех!

Пламенный привет отважным и мужественным сталинским соколам—советским летчикам, не знающим никаких преград в достижении поставленной цели!

ЗАКОНЧИЛОСЬ РЕСПУБЛИКАНСКОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЕ

Вчера закончилась работа республиканского совещания по вопросам партийной пропаганды.

С 10 часов утра до 5 часов вечера работали комиссии по обобщению опыта постановки партийной пропаганды.

На вечернем заседании продолжались прения по докладу секретаря ЦК КП(б)Б по пропаганде тов. Малина. Опытом постановки партийной пропаганды поделился в своем выступлении заведующий отделом пропаганды и агитации Минского сельского райкома КП(б)Б тов. Шляхтич.

С содержательной речью выступил заведующий сектором пропаганды Управления пропаганды и агитации ЦК ВКП(б) тов. Меньшиков. Тов. Меньшиков остановился на решении ЦК ВКП(б) по вопросу о постановке партийной пропаганды в белорусской, курской, орловской партийных организациях.

— Это решение,—говорит он,—имеет огромное мобилизующее значение для всей партии. Оно подвело итоги реализации решений ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 года о постановке партпропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)», со всей глубиной вскрыло имеющиеся недостатки и дало новые указания о дальнейшем развертывании партийной пропаганды.

Тов. Меньшиков приводит яркие примеры, показывающие коренную перестройку партийной пропаганды во многих партийных организациях братских республик. Главной и решающей формой партийной учебы стал метод самостоятельной работы над книгой. Наши партийные и непартийные кадры прониклись верой в свои силы и способности к самостоятельной учебе. По-новому развернулась работа существующих кружков. Занятия их в большинстве своем носят характер живой товарищеской дискуссии. Он отметил также, что значительно улучшилась постановка печатной пропаганды.

В своем выступлении тов. Меньшиков подчеркнул и ряд крупнейших недостатков в постановке партпропаганды, имеющих место в ряде партийных организаций Белоруссии, и призвал участников совещания в ближайшее время эти недостатки изжить, обратив самое серьезное внимание на подбор и воспитание пропагандистских кадров.

В конце заседания участники совещания заслушали предложения комиссий по обобщению опыта постановки партийной пропаганды по шести основным вопросам: о самостоятельном изучении основ марксизма-ленинизма, о постановке лекционной работы, о перестройке работы кружков по изучению истории партии, о печатной пропаганде, о работе партийных кабинетов и о постановке агитационно-массовой работы в связи с предстоящими выборами в местные Советы депутатов трудящихся.

После заключительного слова тов. Малина совещание под бурные, долго несмолкающие аплодисменты приняло текст приветственного письма великому вождю народов, другу и учителю товарищу Сталину. Чтение письма много раз прерывалось продолжительными аплодисментами и приветственными возгласами в честь великого Сталина.

★ ★ ★

МОСКВА, КРЕМЛЬ.

Товарищу СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Республиканское совещание по вопросам партийной пропаганды при ЦК КП(б)Б, собравшись для обсуждения выполнения постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)», шлет Вам, великому продолжателю бессмертного дела Ленина, мудрому вождю, отцу и учителю всех трудящихся, пламенный большевистский привет.

Вы, родной наш товарищ Сталин, неустанно учите нас овладевать большевизмом, высоко держать знамя революционной теории, овладевать этой теорией, так как она и только она является руководством к действию, дает силу ориентировки, ясность перспективы, вооружает знанием законов общественного развития, знанием того, куда и как вести дело, как по-настоящему, по-большевистски бороться и побеждать.

Наша партия на протяжении всей своей истории в неустанной борьбе со всякими врагами рабочего движения умело пользовалась революционной теорией, непрерывно пополняя и обогащая ее новыми обобщениями, которые давала практика революционного движения. Революционная теория научного коммунизма складывалась как передовая наука в великих боях, она помогла нашей большевистской партии провести пролетариат нашей страны сквозь огонь трех революций и привести могучий советский народ к победе социализма.

Центральный Комитет нашей партии дал в руки нашим кадрам ценнейшее оружие в овладении марксистско-ленинской теорией—«Краткий курс истории ВКП(б)». Этот глубоко научный труд, написанный при непосредственном Вашем, товарищ Сталин, участии, является энциклопедией основных знаний в области марксизма-ленинизма. Изучение его помогает партийным и непартийным большевикам, нашей интеллигенции ликвидировать свою теоретическую отсталость, повысить революционную бдительность, стать еще более стойкими борцами за торжество коммунизма.

Наша КП(б)Б провела огромную работу по устранению недостатков и ошибок, вскрытых и осужденных ЦК ВКП(б) по ликвидации кустарщины и неорганизованности в деле пропаганды. Неизмеримо вырос интерес у партийных и непартийных кадров к изучению истории партии, к теоретической работе. Основная масса коммунистов, многотысячная армия комсомольцев, советской интеллигенции, руководящий партийный, советский и хозяйственный актив Белоруссии взялись за овладение теорией марксизма-ленинизма, за изучение истории нашей партии. Пропагандистская работа в республике приняла широкий размах и подняла теоретическую работу, большевистскую пропаганду на небывалую высоту. Историческое постановление ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды явилось большевистской программой для всей КП(б)Б, для каждой организации, для всех партийных и непартийных большевиков. Оно с огромной силой убедило наши кадры в том, что для овладения революционной теорией Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина мы имеем неограниченные возможности и что для этого нужна лишь централизация руководства партийной пропагандой, желание и настойчивость самих наших кадров.

Мы, работники партийной пропаганды и большевистской печати Белоруссии, обещаем Вам, товарищ Сталин, со всей энергией и настойчивостью, как это подобает большевикам, и впредь бороться за овладение теорией марксизма-ленинизма всеми нашими кадрами, нашей советской интеллигенцией и устранить недостатки, которых еще немало в нашей работе. Мы будем бороться за полную реализацию постановления ленинско-сталинского Центрального Комитета о постановке партийной пропаганды, за выполнение Ваших указаний, данных в историческом докладе на XVIII с'езде ВКП(б).

Большевики пограничной Белоруссии, повышая свою идейную вооруженность, поднимая свою революционную бдительность, еще теснее сплотят свои ряды вокруг ленинско-сталинского Центрального Комитета ВКП(б), вокруг Вас, родной Иосиф Виссарионович, и под Вашим мудрым руководством, неуклонно осуществляя задачи, поставленные XVIII с'ездом нашей партии, пойдут вперед, к сияющим вершинам коммунизма.

Да здравствует ВКП(б) и наш ленинско-сталинский Центральный Комитет!

Да здравствует великое, непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина!

Да здравствует ленинизм!

Да здравствует наш горячо любимый вождь, учитель и друг родной Сталин!

Агитмашина для пропаганды избирательного закона

Среди населения Осиповичского района широко развернуто изучение Положения о выборах в местные Советы депутатов трудящихся. Для более наглядной агитации оборудована агитмашина.

Машина художественно оформлена и снабжена лозунгами, плакатами, избирательной литературой, патефоном и звуковой кинопередвижкой. Перед каждым сеансом штатный пропагандист райкома КП(б)Б тов. Коваленок читает доклады избирателям. Агитмашина побывает на всех бывших избирательных участках в сельсоветах и лесоучастках района.

На-днях в агитрейс выходит вторая агитмашина. Обе машины будут обслуживать население в течение всей избирательной кампании.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА БССР

О награждении лучших стахановцев летно-технического состава Н-ского авиаотряда Московского управления Гражданского воздушного флота

За образцовую работу по обслуживанию авиапочтовых линий БССР наградить:

ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА БССР

1. **Тесленко** Якова Николаевича — командира Н-ского авиаотряда.

ГРАМОТОЙ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА БССР

1. **Поберий** Михаила Афанасьевича — пилота Н-ского авиаотряда.
2. **Кравцова** Леонида Филипповича — старшего авиатехника Н-ского авиаотряда.
3. **Пронина** Степана Николаевича — авиатехника Н-ского авиаотряда.
4. **Скрячева** Павла Григорьевича — авиатехника Н-ского авиаотряда.

Председатель Президиума Верховного Совета БССР **Н. НАТАЛЕВИЧ**

Секретарь Президиума Верховного Совета БССР **Л. ПАПКОВ**

17 августа 1939 г.
г. Минск.

Прием чрезвычайного и полномочного посла Турции г-на Али Хайдар Актай тов. Молотовым В. М.

Председатель Совета Народных Комиссаров СССР тов. Молотов В. М. принял 17-го августа чрезвычайного и полномочного посла Турции г-на Али Хайдар Актай.

Свыше 18 миллионов тонно-километров

План воздушных перевозок перевыполнен

Гражданский воздушный флот выполнил семимесячный план перевозок на 100,8 процента. Транспортными машинами налетано 18.367.600 тонно-километров. По сравнению с этим же периодом прошлого года об'ем авиаперевозок вырос на 16,2 проц. На воздушных линиях союзного значения перевезено 163.082 пассажира—на 16,7 проц. больше плана, 3.807.200 килограммов почты, 26.097.200 килограммов различных грузов и багажа.

Значительно перевыполнили план авиаперевозок Азово-Черноморское, Туркменское, Южно-Казахское, Узбекское, Восточно-Сибирское и Украинское Управления Гражданского воздушного флота, а также Архангельский отдельный отряд и эскадрилья особого назначения.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

Начало блокады Гонконга

ШАНХАЙ. 17 августа. (ТАСС). По сообщению «Даваньбао», после оккупации Наньтоу и Шэньчуня (севернее Гонконга) японцы запретили китайцам ввозить продукты в английскую колонию Гонконг. В связи с непосредственной угрозой английским интересам в Гонконге английские военные власти послали из Сингапура в Гонконг войска в количестве 3 тыс. человек.

Закрытие границы в Верхней Силезии

ВАРШАВА. 17 августа. (ТАСС). Как сообщает Польское телеграфное агентство, германские власти закрыли без всякого основания так называемое малое пограничное движение с Польшей в районе Рыбникского уезда Верхней Силезии. (Малым пограничным движением называется переход границы без специальной визы жителями пограничной полосы, работающими на территории другого государства и пользующимися постоянными пропусками). Польские власти ответили на германское мероприятие контрмерой, закрыв малое пограничное движение на протяжении всей Верхней Силезии.

О ПРИСВОЕНИИ ЗВАНИЯ ЗАСЛУЖЕННОГО УЧИТЕЛЯ ШКОЛЫ

Постановление Совета Народных Комиссаров БССР

Совет Народных Комиссаров БССР **постановляет:**

За выдающиеся заслуги в области воспитательно-педагогической деятельности присвоить звание заслуженного учителя школы:

Аронсон Берте Александровне — учительнице 4-й средней школы гор. Полоцка, Витебской области;

Артюшкевич Зое Васильевне — учительнице 5-й средней школы гор. Слуцка, Минской области;

Афанасенко Ивану Фомичу — директору Столбунской неполной средней школы, Светиловичского района, Гомельской области;

Андреевой Валентине Феофановне — учительнице Незнанской начальной школы, Климовичского района, Могилевской области;

Азарову Михею Моисеевичу — учителю Выдринской неполной средней школы, Краснопольского района, Могилевской области;

Андрукович Александре Варнавовне — учительнице Тимковичской средней школы, Копыльского района, Минской области;

Абрашкевич Марии Галактионовне — заведующей учебной частью 34-й средней школы г. Витебска, Витебской области;

Бахановичу Антону Герасимовичу — учителю Амговичской средней школы, Слуцкого района, Минской области;

Барам Раисе Григорьевне — учительнице 12-й средней школы гор. Минска, Минской области;

Бичай Федору Исидоровичу — учителю 5-й средней школы гор. Орши, Витебской области;

Блау Анне Григорьевне — учительнице 10-й средней школы гор. Витебска, Витебской области;

Быкинской Александре Михайловне — учительнице Марьиногорской неполной средней школы, Пуховичского района, Минской области;

Войтовичу Трофиму Платоновичу — учителю 44-й средней школы гор. Минска, Минской области;

Васильеву Павлу Андреевичу — заведующему Бочейковской начальной школой, Бешенковичского района, Витебской области;

Гулису Владимиру Петровичу — учителю 25-й средней школы гор. Минска, Минской области;

Гужевской Нине Петровне — инспектору школ города г. Минска, Минской области;

Григорьевой Александре Павловне — учительнице Навещанской начальной школы, Городокского района, Витебской области;

Галиниой Белле Израилевне — учительнице 7-й средней школы гор. Минска, Минской области;

Галицкой Елене Александровне — учительнице неполной средней школы имени Октябрьской революции, Добрушского района, Гомельской области;

Голубу Моисею Берковичу — учителю 2-й червенской средней школы, Червенского района, Минской области;

Гельфанд Розе Захаровне — учительнице 4-й средней школы гор. Бобруйска, Минской области;

Другачевой Екатерине Ивановне — учителю 5-й средней школы гор. Витебска, Витебской области;

Далмучик Лукерье Амосовне — учительнице 27-й средней школы г. Витебска, Витебской области;

Доронкину Семену Сергеевичу — учителю Ольховской неполной средней школы, Витебского района, Витебской области;

Дымковец Варваре Леоновне — учительнице Жодинской средней школы, Смолевичского района, Минской области;

Домашкевичу Николаю Григорьевичу — учителю Маслаковской неполной средней школы, Горецкого района, Могилевской области;

Дорошевичу Адаму Яковлевичу — заведующему учебной частью Горвальской средней школы, Речицкого района, Гомельской области;

Жильчик Наталье Евгеньевне — учительнице 5-й средней школы г. Гомеля, Гомельской области;

Игнатьевой Елене Ивановне — учительнице Мильчанской начальной школы, Гомельского района, Гомельской области;

Иванову Андриану Иосифовичу — учителю Хойникской средней школы, Хойникского района, Полесской области;

Карполене Екатерине Павловне — учительнице 45-й средней школы г. Минска, Минской области;

Налистратовой Олимпиаде Ивановне — учительнице 2-й средней школы гор. Витебска, Витебской области;

Кричевской Екатерине Максимовне — учительнице 4-й средней школы г. Борисова, Минской области;

Кучер Варваре Федосеевне — учительнице 2-й средней школы г. Рогачева, Гомельской области;

Костюкевич Ольге Антоновне — учительнице Паричской средней школы, Паричского района, Полесской области;

Козловой Ольге Ивановне — заведующей Малиновской начальной школой, Журавичского района, Гомельской области;

Лысенкову Федору Ефремовичу — заведующему Ренковской начальной школой, Ветковского района, Гомельской области;

Лесновой Анне Филиповне — заведующей Шаламовской начальной школой Пропойского района, Могилевской области;

Лепешко Игнату Алексеевичу — заведующему Теребинской начальной школой, Руденского района, Минской области;

Лапушанской Надежде Николаевне — учительнице 5-й средней школы г. Гомеля, Гомельской области;

Лихачевой Зинаиде Васильевне — учительнице 25-й средней школы г. Минска, Минской области;

Лазаревой Юлии Аркадьевне — учительнице 9-й средней школы г. Минска, Минской области;

Мажейко Елене Яковлевне — учительнице 12-й средней школы г. Могилева, Могилевской области;

Мигай Надежде Адольфовне — учительнице 3-й средней школы г. Жлобина, Гомельской области;

Масловскому Степану Васильевичу — учителю Зачинской неполной средней школы, Борисовского района, Минской области;

Миронову Сергею Федоровичу — учителю Березинской неполной средней школы, Городокского района, Витебской области;

Малышеву Павлу Яковлевичу — заведующему Быстрянской начальной школой, Горецкого района, Могилевской области;

Миловской Клавдии Ивановне — учительнице 1-й средней школы г. Витебска, Витебской области;

Невинской Антонине Ивановне — учительнице 19-й средней школы г. Минска, Минской области;

Носкову Ивану Степановичу — инспектору Витебского облоно;

Науменко Софии Фоминичне — учительнице 1-й средней школы г. Минска, Минской области;

Пшерадовской Олимпиаде Адамовне — учительнице Дрибинской средней школы, Дрибинского района, Могилевской области;

Прейс Евфросинии Степановне — учительнице неполной средней школы имени Октябрьской революции, Добрушского района, Гомельской области;

Пиотух Николаю Прокофьевичу — заведующему Быськовщинской начальной школой, Оршанского района, Витебской области;

Петровой Марии Васильевне — учительнице Дзержинской средней школы, Дзержинского района, Минской области;

Порш Евдокии Фроловне — заведующей Сельцовской начальной школой, Оршанского района, Витебской области;

Павленко Евфросинии Ивановне — учительнице Богушевской средней школы, Богушевского района, Витебской области;

Романенко Кузьме Лазаревичу — учителю Зарестинской неполной средней школы, Дрибинского района, Могилевской области;

Рольнову Степану Исааковичу — учителю 14-й средней школы г. Могилева, Могилевской области;

Соколовской Антонине Болеславовне — учительнице 18-й средней школы г. Гомеля, Гомельской области;

Савченко Артему Петровичу — директору Горбацевичской средней школы, Бобруйского района, Минской области;

Семану Якову Евлевичу — учителю Боцевичской средней школы, Кличевского района, Могилевской области;

Сириникновой Ираиде Архиповне — учительнице Мостовской неполной средней школы, Могилевского района, Могилевской области;

Сапелкиной Татьяне Феофановне — учительнице Шкловской средней школы, Шкловского района, Могилевской области;

Трухановичу Прасковье Павловне — учительнице Басмановской начальной школы, Мстиславльского района, Могилевской области;

Табачнову Федору Павловичу — директору 1-й средней школы г. Рогачева, Гомельской области;

Ушану Ивану Прокофьевичу — учителю Лудинской неполной средней школы, Мозырского района, Полесской области;

Хосене Александре Лукиничне — учительнице Старошкловской начальной школы, Могилевского района, Могилевской области;

Хрылевой Марии Иосифовне — учительнице Великостаницкой начальной школы, Полоцкого района, Витебской области;

Цикуненко Георгию Васильевичу — заведующему Боселовской начальной школой, Корминского района, Гомельской области;

Циткевской Елене Иосифовне — учительнице Вильшинской неполной средней школы, Дзержинского района, Минской области;

Цикунову Александру Гавриловичу — заведующему 1-й начальной школой г. Рогачева, Гомельской области;

Цвирко Лидии Павловне — учительнице 1-й средней школы имени А. С. Пушкина г. Витебска, Витебской области;

Чашкиной Софии Федоровне — учительнице средней школы Смолевичского района, Минской области;

Черняевскому Александру Антоновичу — учителю 2-й средней школы г. Минска, Минской области;

Шевцова Прасковье Ивановне — учительнице Осовской начальной школы, Хойникского района, Полесской области;

Шалинкевичу Ивану Федоровичу — заведующему Ольшанской начальной школой, Глусского района, Полесской области;

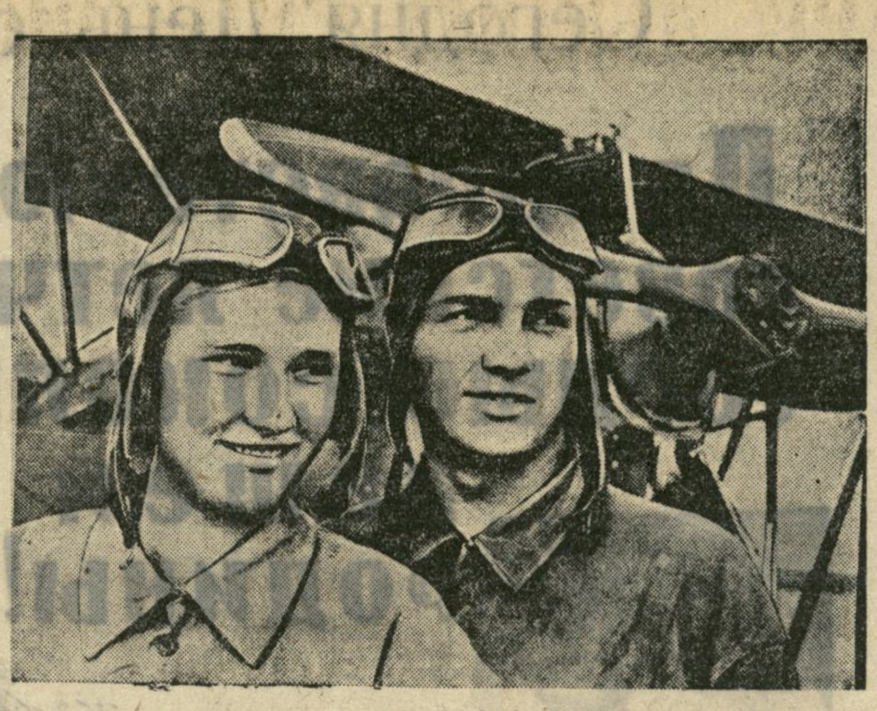
Шабусу Борису Кондратьевичу — заведующему Хатковской начальной школой, Климовичского района, Могилевской области;

Шавко Александре Антоновне — учительнице Поколюбичской неполной средней школы, Гомельского района, Гомельской области;

Шимановичу Павлу Павловичу — учителю Шлисской средней школы, Смолевичского района, Минской области.

Председатель Совета Народных Комиссаров БССР **К. КИСЕЛЕВ.**

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров БССР **Ф. МАКЕЕНКО.**



Учлеты — отличники Минского аэроклуба им. Молокова Н. А. Гаспадарик и А. И. Доришев. Фото В. Грунтфеста.

ПУТЬ В АВИАЦИЮ

У наших молодых летчиков очень много сходного в их биографиях. Редко кто из них родился в авиационной семье. Вот только разве у Валентины Гризодубовой отец летчик, правда, летчик-любитель, не профессионал. Это редкое исключение из правил. Большинство летчиков, когда бы у уже с детских лет они имели возможность вращаться в авиационной среде, к тому же с детства ...сто вопроса готовить себя к летной службе.

Саша Деревенчик, например, готовил себя в столяры, и готовил серьезно. Еще на школьной скамье его прельщала эта профессия. Саша окончил столярную школу и пошел на вагоноремонтный завод им. Мясникова совершенствовать свои знания.

Часто, ...на заводе, он замечал на большом пустыре своих сверстников, сосредоточенно возившихся у деревянных птиц. «Что это такое, самолеты или нет?» По очертаниям схожи, но почему они такие небольшие?» Тогда же он услышал новое для себя слово «планер». Он заинтересовался им. На заводе им. Мясникова в Минске нашлось себе много охотников ознакомиться с планеризмом. Организовали кружок.

Из среды своих товарищей Саша выделялся предприимчивостью, умением постигать легко и быстро самые сложные вопросы, отличался большим прилежанием и непреклонной настойчивостью в достижении поставленной цели. Именно поэтому Саша Деревенчик был избран старостой планерного кружка.

Вскоре Саша Деревенчик — уже инструктор своего заводского планерного кружка, а затем он становится курсантом городских планерных курсов. Так постепенно открывается для него дорога в авиацию.

Любовь к воздушным просторам стала побеждать в Саше все другие чувства. Кратковременные пребывания в воздухе уже не удовлетворяют. Секреты планеризма были раскрыты. Влекло к настоящему самолету, к большим воздушным прогулкам.

Он не оставил планеризма. Он руководил несколькими заводскими планерными кружками и одновременно на курсах моторного летания постиг самолет «У-2», хорошо знакомый тысячам советских юношей и девушек!

Неудивительно, что столяр и планерист Саша Деревенчик лучше других усвоил за авиакурсах. Любознательный парень, он окружил себя книгами летчиков и о летчиках, пособиями по теории самолетовождения и все свободное время отдавал учению. Незаметно пролетел год неотрывной учебы, и с планера он перешел на самолет.

Вслед за курсами моторного летания Деревенчик окончил инструкторские курсы и был оставлен педагогом в аэроклубе. Столяр стал летчиком, хорошим летчиком и вдобавок — педагогом, призванным растить новых летчиков для нашей авиации.

К нему пришли учиться люди, биографии которых очень схожи с его собственной. Вот Харевич — токарь на Минском железнодорожном узле, Мартынчик — строитель-каменщик. И они решили, как когда-то и он, вооружиться еще одной профессией, и, кто знает, может быть и у них вскоре она станет основной!

Хотя инструктор Деревенчик еще и сам недавно ушел со школьной скамьи, у него выработался неплохой метод преподавания, и это поставило его выше других. Он учит новичков, он сам показывает и контролирует, приучает своих курсантов к той мысли, что «нет такого положения, из которого самолет нельзя было бы вывести». Вопадает ...сто новички, боязнью посмотреть в сторону, когда они сидят за управлением. А в жизни ...могут возникнуть неожиданности и летчику необходимо сочетать мастерство с отвагой, хладнокровием, выдержкой. И этому сочетанию научился у Александра Константиновича Деревенчика. Молодой пилот, он не останавливается в своем совершенствовании и уже имеет 6 часов 30 минут полета в слепой кабине.

Полет вслепую — несомненно один из самых интересных видов высшего авиационного искусства. Кабина накрыта колпаком, все внимание летчика сосредоточено на приборах — указателях скорости, высоты, направления и т. д. Летчик не спускает с них глаз, и машина плавно несется по воздуху, уверенно набирает высоту, оставляет километр за километром.

Теперь Деревенчик мечтает о ночных полетах, Собственно, это и есть те же слепые полеты, но без колпака на кабине.

Бурсантский экипаж Деревенчика первым в Минском аэроклубе взлетел самостоятельно. И очень хорошо летает у него в один день без ошибок, без происшествий, поломок. Экипаж Деревенчика был представлен на недавнем слете лучших людей осоавиахимовской авиации БССР. И по заслугам представлен. Охраняется наша авиация, смело летит на стальных крыльях вперед!

В Баку, Владивостоке, на Урале — там, ...всех авиации, можно встретить питомцев белорусских аэроклубов, выращенных такими людьми, как Деревенчик. И сам он верит, что научиться в нормальной школе, полететь на боевых машинах, а потом обратно — в родной Осоавиахим.

Еф. САДОВСКИЙ.

Крылатая смена

Немало юных патриотов нашей родины мечтают быть такими же бесстрашными завоевателями воздушных пространств, как Громов, Чкалов, как покорители Арктики Молоков, Водопьянов, Папанин, как конструктор Циолковский, которые отдали и отдают свои силы, знания, энергию для расцвета и для повышения оборонной мощи великой страны Советов.

Народный комиссар обороны первый маршал Советского Союза тов. Ворошилов в письме юным авиастроителям Советского Союза писал: «Авиамоделизм — это первая ступень подготовки командиров воздушного океана и инженеров воздушных кораблей. Учитесь сейчас на моделях, а в будущем мы ждем вас, как желанных учеников наших воздушных школ».

Тысячи пионеров и школьников, выполняя указания тов. Ворошилова, в авиамодельных кружках, на детских технических станциях, в домах и дворцах пионеров строят, конструируют авиамодели, миниатюрные самолеты, подготавливают себя к летному делу, а от планера на самолет.

В 1927 году небольшая группа минских школьников: Жорж Кашен, Вова Серпуцинский, Вуля Шварц, Володя Гриб и Яша Рубин впервые в Белоруссии начали строить авиамодели.

Из простых кусков сосны, бамбука, папиросной бумаги появились схематические модели самолетов, шары-монгольфьеры и змеи.

Вокруг группы ребят начали собираться десятки, сотни любителей авиамоделизма. Следующие годы явились годами массового развития авиамоделизма в нашей республике. Развернулась работа по постройке более сложных фюзеляжных моделей самолетов, планеров, бесхвосток. На всебелорусских авиамодельных соревнованиях в 1935 году юные авиастроители добились первых хороших результатов. Схематическая модель Васи Купрейчика пролетела 11 тысяч метров. В то время этот результат намного превышал мировой рекорд. Модель планера Ивановского пролетела 300 метров. Это были первые шаги наших белорусских авиамоделистов.

Зорко следя за последними новинками техники и самолетостроения, конструируя новые оригинальные модели самолетов, планеров, гидропланов, автожиров, юные авиамоделисты в 1936 году добились новых достижений. Впервые на X всесоюзном слете авиамоделистов минские школьники Сережа Максимов и Олег Столяров получили грамоты Центрального Совета Осоавиахима СССР.

В мае того же года группа авиамоделистов Центральной детской технической станции Максимов, Столяров, Куницкий, Лундин и другие изъявили желание научиться летать на планере. Их просьба была удовлетворена. Наступили радостные часы практических полетов на планере. 16 юных авиамоделистов освоили теоретическую и практическую программу полета на планере на «отлично». Вторая группа авиамоделистов окончила планерную подготовку в 1938 году.

Многие из этих ребят сейчас летают на боевых самолетах и конструируют настоящие самолеты. Сева Лавринец, Лева Лундин кончают авиационный институт. Авиационной теории пополнил технником передового Генри Гаген работает техником передового ...звена Минского аэроклуба. Бывший авиамоделист Шварц работает сейчас начальником штаба авиации Осоавиахима БССР. Женя Добров и Гриша Калашников сейчас — летчики-истребители. Бывший авиамоделист Миша Куницкий занимается в военной летной школе.

Новые тысячи пионеров и школьников авиамоделистов с настойчивостью и упорством строят, конструируют новые модели самолетов, добиваются установления всебелорусских и всесоюзных рекордов. В 1937 году команда Белорусской республики на XI всесоюзных соревнованиях летающих моделей заняла первое место и получила кубок ЦК ВЛКСМ. В 1938 году на всесоюзных соревнованиях авиамоделистов минская школьница Тамара Тупицына установила новый всесоюзный рекорд полета планера: ее модель планера продержалась в воздухе 18 мин. 47 сек.

Прекрасные, культурно отделанные модели своей конструкции строят авиамоделисты Центральной детской технической станции. Геня Доринго впервые в Белоруссии ...на всебелорусских соревнованиях установил новый всебелорусский рекорд. Его скоростная модель самолета пролетела 50 секунд со скоростью 17 метров в секунду. Витя Кизак на этих соревнованиях также установил новый всебелорусский рекорд. Его фюзеляжная модель самолета пролетела 690 метров. Вы учитесь в ...Коля Протопович, Демкин, Беляй и другие авиамоделисты. Эти авиамоделисты сейчас находятся на XIII всесоюзных соревнованиях авиамоделей.

В День авиации пожелаем всем армии юных авиамоделистов новых успехов и дальнейшей плодотворной работы на благо нашей социалистической родины.

М. Е. ГОБЕЛЬМАН.

Заместитель директора Центральной детской технической станции.

Б. С. КАГАН.

Инструктор массовой работы.

КАК Я СТАЛА ПИЛОТОМ

Гражданам нашей страны Сталинской Конституцией предоставлены великие права — право на труд, на образование, на отдых. Нашей молодежи, молодежи сталинского поколения, широко открыты двери в любое учебное заведение, ей дана возможность выбрать любую специальность.

Мне 18 лет. Я сначала избрала специальность своего отца — медика. Врач — хорошая профессия. Это профессия очень нужна и в случае войны. Но когда я начала работать, медицина, мне захотелось научиться летать. Как хорошо быть одновременно и медиком и летчиком! Много я читала о летчиках, внимательно перечитывала по несколько раз статьи в газетах и журналах о наших бесстрашных летчиках. И каждый прочитанный мною очерк укреплял во мне стремление к овладению летным делом.

В прошлом году я поступила на учебу в Оршанский аэроклуб. Теорию летного дела я изучила хорошо. Теоретический курс учебы в аэроклубе окончила на «отлично». А вот когда приступила к практическим занятиям, стало трудней.

— все ведь было для меня новое. Кроме того, сразу появилась какая-то неуверенность в своих силах. Села первый раз в машину, и — завертелся винт, шумно заработал мотор, — стало как-то не по себе. Инструктор-летчик, заметив во мне некоторую растерянность, стал подбодрять меня. Дали старт, и на полет начался! А в воздухе мне стало так хорошо.

Через несколько дней я уже совсем свыкалась с машиной. Хотелось больше быть в воздухе, проследить за работой мотора, за тем, какая была высота, когда мне разрешили самостоятельные полеты! Сейчас летаю самостоятельно. Тренируюсь уже по высшей технике. Теперь у меня и ...полета у меня не было никаких происшествий.

Сейчас у меня только одна мысль — окончить аэроклуб на «отлично» и поступить в летную военную школу. Обязательно буду и медиком и военным летчиком!

Нина БЕЛКОВСКАЯ.

Учлет Оршанского аэроклуба.

Б. И. РОССИНСКИЙ

Заслуженный пилот-авиатор СССР, орденоносец

Из прошлого русской авиации

Что обычно лежало за весь мире громкое имя французского авиатора-конструктора Луи Блерио, первым совершившего перелет из Франции в Англию через Ламанш, своей авиации в России (если не считать планеристов) не было, она зарождалась позже. Первый перелет в России был организован в 1910 году — из Петербурга в Москву. В нем участвовало 9 пилотов, но только одному из них — Васильеву — удалось на самолете системы Блерио, с 50-сильным мотором «Гном», пробыв в пути 24 часа 41 минуту, добраться до Москвы.

Через год два русских военных летчика — Дыбовский и Андриади — предприняли полет из Севастополя в Петербург через Москву. Дыбовскому потребовалось 23 дня, чтобы долететь до Москвы. Андриади был в Петербурге через 40 дней. Перелеты совершались на французских аэропланах «Ньюпор» с тем же 50-сильным мотором «Гном», что и на самолете Васильева, который в то время считался в то время лучшими для военных целей.

Вспомним для сравнения, что Громов совершил рейс Москва—Ленинград за 1 час 58 минут, а во время военных учений советские летчики на сравнительно легких самолетах совершили рейс Москва—Севастополь и обратно за один день. Такое изменение за 25 лет.

...1914 год. Империалистическая война. Спортивные перелеты сразу же прекратились. Те немногие, что имелись в областях авиации, было вложено преимущественно нужд войны. Вначале самолеты использовались исключительно для разведки и корректировки артиллерийской стрельбы. Первые встречи в воздухе носили характер своеобразной дуэли: противники стреляли друг в друга из... револьверов. Но, конечно, так бои не к каким результатам не приводили. Никому не удавалось тогда сбить неприятельский аппарат, но надо сказать, что один такой случай все-таки был. Известный русский военный летчик Нестеров, первым в мире сделавший «мертвую петлю», пошел на то, чтобы на лету сбить австрийский аэроплан. При встрече с ним он бросился на него сверху и таранил его. Оба самолета упали. И Нестеров и австриец погибли.

В конце 1912 года конструктор Сикорский построил первый в мире многомоторный двухмоторный самолет с закрытой комфортабельной кабиной — «Русский витязь». При испытаниях он показал хорошие летные качества. Через год этот воздушный корабль был усовершенствован (в частности, число моторов но 100 сил было доведено до четырех) и получил новое название: «Илья Муромец». Качество усовершенствованного корабля по тем временам было исключительно высокое. Сам Сикорский испытывал его в полете с десятью пассажирами, поднимаясь на высоту 2 тысяч метров, и совершил перелет из Петербурга в Оршу (750 километров) за 8 часов и из Орши в Киев (500 километров) за 5 часов, со средней скоростью 100 километров в час.

В начале империалистической войны Россия, единственная из воюющих стран, располагала тяжелыми многомоторными самолетами — первыми в мире крупными бомбардировщиками, поднимавшими до 25 пудов бомб. Но они могли выпускаться лишь единицами и особой практической роли в войне не сыграли.

Что представляли собой дореволюционные «аэроклубы»? Членами их состояли «сливки общества» — великие князья, просто князья, сановники всех рангов, помещики. Почетным председателем Петербургского аэроклуба был «самодержец всероссийский» Николай второй. Эти аэроклубы всеми способами стремились привлечь купцов, фабрикантов и всевозможных дельцов, искавших случая завязать связи с «высшим светом», заручиться с их помощью знакомствами и в интересах своей «коммерции». Авиация входила в моду, и клубы кишели всякого рода карьеристами.

Но этим «ревнителям русской авиации» было ровно никакого дела до ее развития, до ее прогресса. Для поддержания аэропортов ...средства... было... ...клубов и «коммерции спортсмены» ...прикрытой эксплоатации летчиков... устраивались всевозможные авиационные праздники и даже целые «авиационные недели». Мы летали, ломали самолеты и разбивались сами, получая за это грошевые призы. Помню, какое тягостное впечатление вызвала среди нас гибель пилота Мациевича, разбившегося на этой первой же петербургской «авиационной неделе» — в имении почти у... ...на глазах у публики... «Воздухоплавателя» — ...жертва...

Сколько всевозможных, порою самых неправдоподобных препятствий встречал я на моем пути в рядах летчиков! Мой оратник — испытатель самолетов Габер-Влынский однажды, испытывая самолет, разбился и сломал себе ноги. Прошло немного времени — опять полез в машину...

— Борис, — сказал он мне с грустью, — постарайся во что бы то ни стало скопить себе хоть сколько-нибудь денег на черный день, а то очутишься в таком же положении, как и я. Раньше меня на руках носили, цветами засыпали, а теперь я инвалид, которого все забыли...

Да, мы летали тогда на свой риск и страх, и мысль о черных днях, которые могли наступить буквально завтра, не покидала ни одного из летчиков.

Не то сейчас! В нашей советской родине мы окружены заботой и любовью народа, партии, правительства. Лучший друг советских летчиков великий Сталин оказывает нам повседневное отеческое внимание. И каждый советский летчик стремится к героическому делу. Мы ...больше... ...нам ...партию, наше правительство, нашего ...вождя... ...делом... ...больше крепить могущество на...

Советский авиационный праздник носит подлинно народный характер. День советской авиации — это демонстрация огромной культуры в области нашей авиационной культуры и летного мастерства.

В заключение хочется рассказать об одном эпизоде, знаменательном и для меня и для всей нашей авиации. В 1918 году я руководил так называемой летучей лабораторией (научные работы в ней вел профессор Жуковский). В первых числах мая на аэродром приехал Владимир Ильич Ленин. На самолете «Ньюпор-24» (подготовленном к полету Н. Головиным) я сделал 18 мертвых петель над полем, на балконе которой находился Владимир Ильич. Затем состоялась беседа, которую я помню неподалеку от беседки. Меня позвали:

— Вас просит к себе товарищ Ленин.

Поднимаюсь на балкон. Меня представляют.

— Вот вам, Владимир Ильич, как вы сказали, «дедушка русской авиации». А Владимир Ильич добавил:

— Не только дедушка русской авиации, но и первый летчик советской авиации.

Владимир Ильич сказал, что очень доволен полетами и горячо поздравил меня. Это был счастливейший день в моей

В КАЖДОМ ПРОПЕЛЛЕРЕ ДЫШИТ СПОКОЙСТВИЕ НАШИХ ГРАНИЦ

* * *

На летном поле

Воздух наполнен гулом моторов. На старте группа людей. Их петлицы цвета голубого августовского неба. Подняв кверху головы, они стараются что-то разглядеть.

— Распустил, — кричит авиатехник Щеголев. В его руке, заслонившей солнце, торчит орудие производства—большой гаечный ключ. Ключ раскрыл свою зубастую пасть, и кажется, что и он с восхищением смотрит в небо и тоже что-то кричит.

— Где распустил? — басовито возражает моторист Кукушкин.

— Не видишь где?

Между ними разгорается спор.

— Распустил, все в порядке, — авторитетно подтверждает начальник вооружения Пушкин и отрывает от глаз бинокль. Помолчав, он не без гордости добавляет:

— Иначе и быть не может.

— Над нами происходит воздушная стрельба, — поясняет командир. За ее видимыми самолетами тянутся белеющие точки — это распущенные конуса, по которым летчики с других самолетов учатся метко стрелять.

Высоко в небе отзвучали последние пулеметные «очереди». И вскоре оттуда стали падать пулевые конуса. Почти на земле их подхватывают оружейники и техники. Эти люди не поднимаются в воздух вместе со своими летчиками экипажами, но они живут с ними одними мыслями.

Конуса раскинуты по земле. Оружейники подсчитывают результаты. К командиру части подходит начальник вооружения и деловитым тоном докладывает количество пробоин: «Экипаж № 3 — красных 19, синих—15, стрельба выполнена сверхотлично».

Садятся самолеты. Зарулив на предварительный старт и выключив моторы, вылезают из кабин первые сверхотличники—командир звена Штепенко и штурман Зиновьев. На-ходу снимая парашюты, они спешат узнать результаты своей стрельбы.

**

Солнце ближе к горизонту. Длинные тени ложатся на зеленую землю. Физрук Бондарь спешит на спортплощадку. В руках у него веревки, красные флажки, гранаты.

Вдоль беговой дорожки растянулась длинная шеренга загорелых коричневых тел. Это бойцы, командиры—физкультурники. Сегодня тренировка перед праздничными состязаниями—бег, прыжки, гранатометание. А на аэродроме жужжат, беспрестанно поднимаясь в воздух, самолеты. Там под руководством молодого инструктора ПДС Станкевича организованы парашютные прыжки. Темные точки отрываются от самолета, стремительно несутся к земле, а через секунду-другую белый купол парашюта маячит в воздухе, поблескивая шелком в уходящих лучах солнца.

**

Ночь. Серебристые лучи бесчисленных прожекторов стригут высокие барашковые облака. Огни ночного старта растянулись вдоль аэродрома. Полеты заканчиваются. К руководителю полетов подходит инструктор Станкевич. «К прыжку готов, товарищ командир».

Командир всматривается в лицо инструктора, стараясь уловить волнение, тревогу. Но ничего этого нет. Спокойное, обычное лицо парашютиста.

— Хорошо! Вывезет командир звена Штепенко. Спокойнее. Не торопитесь. Спрыгните — посветите фонариком, чтобы вас видели...

— Есть!

Фыркая мотором и поблескивая цветными навигационными огнями, осторожно рулил самолет.

— Приготовиться к прыжку, — раздается команда.

— Есть приготовиться! — отвечает парашютист и уже забрасывает одну ногу за турель кабины. — Готов к взлету!

Вздрогнул тихий ночной воздух от рева мотора, и большой серый самолет ринулся к темному горизонту, как бы стараясь раздвинуть эту тьму. Но эту тьму только видно, огни погасли внизу. Самолет, и только видно, как белый хвостовой огонек сменился синим. Самолет делает разворот.

Притихли люди в ожидании прыжка. Мысленно все были с парашютистом. Грозный гул мотора затихал. Самолет, удаляясь, набирал высоту. Лучи прожекторов беспокойно забегали по небу.

Идут минуты, длинные и томительные.

— Ну, комиссар, скоро тебя ночью «крестить» будем? — спрашивает командир у стоящего рядом человека.

— Да, дело к этому близится, — отвечает комиссар и смотрит вверх, повидимому, воображая себя на ночной высоте. Мотор стих, самолет где-то над нами. Лучи прожекторов перестали бегать и, как по команде, легли на землю и погасли. Повидимому, парашютист выпрыгнул и ждет сигнала, а может быть он уже спускается на большом спокойном куполе парашюта. Так оно и есть. Все ясно увидели несколько раз тусклый огонек—это его фонарик.

В стороне мелькнули цветные огни, и слышен спокойный шум планирующего самолета.

— Осветить место приземления ракетой, — дает команду командир части, и моментально вспыхивает большая стартовая ракета, взметнувшись ярким пламенным клубком в высоту. Ее мгновенно осветилась местность, купол парашюта, люди, и, описав крутую траекторию, огненный клубок падает на землю.

Парашютист приземлился отлично. Самолет осторожно рулит к ангарам, яркий луч прожектора прощальным кругом очертил темный небосвод и погас. Ночь опустилась снова, из-за облаков испуганно выглядывали мерцающие звездочки. Кажется, что они спрашивают: «Жив ли он, парашютист?».

Жив! Вот он идет, веселый, возбужденный, идет в кругу своих друзей и делится впечатлениями. В небо взметнулась яркая ракета. Конец полетам, и как бы по сигналу из-за горизонта осторожно выглянула запоздавшая луна. Осмелев, она выкатилась большим желто-розовым шаром, расплылась в своей добродушной широкой улыбке, а затем спряталась за облачко. Природа тоже любит мужественных, смелых людей...

Мужество и смелость в сердца этих простых рабочих, колхозников, а теперь летчиков нашей родины, вливаются постепенно, но твердо и навсегда, делая эти чувства обыденными, будничными, обязательными. Так завоевывают командиры и бойцы воздух, так они учатся, так они будут побеждать врага в грядущих боях во имя родины, партии, во имя великого Сталина.

Б. МАКАРЦЕВ.

* * *

Константин ТИТОВ

Комиссар Матвей Злой

Когда с зарвавшимся врагом
Страна вступила в бой,
Покинул свой аэродром
Отважный летчик Злой.

Могучей стаей, как орлы,
Взлетев с родной земли,
Идут за комиссаром Злым
Стальные корабли.

Вот Верхоянцев гордо взмыл
В лазурный небосклон,
Он трактористом знатным был
И знатный летчик он.

Вот возле самого борта
Ведет корабль Петров,
А был еще недавно там
Забойщиком в метро.

Их Злой воспитывал, учил
Бесстрашию в бою,
Чтоб бились, не жалея сил,
За родину свою...

Сквозь толщу облачной гряды
Пробился самолет:
Лежат, окутанные в дым,
Хребты родных высот.

Хасан блестит невдалеке —
Туда враги пришли.
Рывок — и ринулись в пике
Стальные корабли.

И пулеметный ураган
Врага сломал и смял,
И с громом рухнул на врага
Стальной смертельный шквал.

Земля под крыльями летит —
Родной Приморский край,
И эту землю захватить
Пытался самурай.

Но мы сказали: — Никому
Вершка не отдадим!
И доказали мы ему,
Что зря не говорим.

Врагам мы поддали как след,
Уж наш народ таков, —
Бежал неумный наш сосед,
Нанюхавшись «цветков»...

Когда-ж враги навяжут бой, —
Урок мы повторим,
Но не «цветков» отважный Злой,
А «ягод» щедрою рукой
Насыплет в короб им.

КЛЯТВА

Военно-воздушные силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии встречают блестящими успехами День сталинской авиации. Немалых успехов добилась и наша часть. Депутат Верховного Совета БССР летчик М. М. Поливанов награжден правительством высшей наградой — орденом Красного Знамени. Высшую награду—орден Красного Знамени—получили штурман-майор В. А. Яновский, майор Н. Г. Богачев. Удостоен высокой награды—ордена Красной Звезды—военинженер 3-го ранга И. К. Жданов и многие другие товарищи.

Эскадрилья, которой командует капитан тов. Чубченко, не имеет случаев аварии и поломок. В ней четко и слаженно работает летный состав. Летчики тт. Столбун, Цамаев и другие добились прекрасных результатов в технике пилотирования. Лучшими воздушными и наземными стрелками, отличниками по бомбометанию являются тт. Столбун, Гальченко, Столяренко, Торбенко, Пудов, Костенко, Марчунов.

Летный состав обладает мужеством, смелостью, отвагой и решительностью. Однажды летчик т. Сысковец вылетел по специальному заданию. В воздухе отказал мотор. Вынужденная посадка на незнакомой и неподготовленной местности грозила тяжелой аварией, но он посадил машину без малейшей поломки. Командование об'явило ему благодарность. Подобные факты проявления нашими летчиками мужества, отваги и находчивости не единичны.

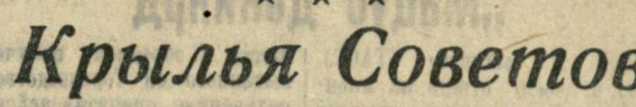
23 февраля, день 21-й годовщины Рабоче-Крестьянской Красной Армии, вместе со всеми бойцами и командирами летчики торжественно поклялись родине, партии Ленина—Сталина, всему советскому народу «добросовестно изучать военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество и до последнего дыхания быть преданным своему народу, своей советской родине».

Эта священная клятва, клятва патриотов, нерушима!

Гр. ЗЕНИН.

Белорусский Особый Военный Округ.

* * *



Крылья Советов

ДАТЫ ПОБЕД СТАЛИНСКОЙ АВИАЦИИ

1918 год. Царицын... Белогвардейские банды тугим кольцом хотят задушить красный Верден. Очистку штаба фронта от враждебных людей и героическую оборону города организует товарищ Сталин. Много внимания Сталин отдает авиации. По его настоянию создан авиаотряд. Каждый раз товарищ Сталин лично дает боевое задание летчикам и, как правило, сам проверяет исполнение заданий.

1920 год. Назначенный членом Реввоенсовета южного фронта товарищ Сталин и тут вплотную занялся авиацией. Он решил сгруппировать в единый кулак разрозненные до тех пор самолеты, в разброд действующие на фронте. Большое авиасоединение боевых воздушных кораблей всех систем и названий было создано. Авиагруппа из 30—35 самолетов, выполняя задание товарища Сталина, успешно громит белых на Каховском плацдарме, чем немало способствует разгрому красными частями полчищ Врангеля.

1921 год. В марте месяце, во время X с'езда ВКП(б), в Кронштадте вспыхнул контрреволюционный мятеж. Среди боевых сил, брошенных на подавление восстания, была и авиация (около 50 самолетов). Самолеты открыли боевые действия и сбросили над Кронштадтом, несмотря на ураганный ветер, тысячи воззваний советского правительства с ультиматумом прекратить мятеж. Кронштадт пал через 12 дней. За 3 летных дня было сделано 137 полетов. В этом же году советская авиация участвовала в разгроме контрреволюционных банд Махно на Украине, Антонова на Тамбовщине и т. д.

1925 год. Советский самолет с советским мотором вышел впервые на мировую арену. Будущий герой Советского Союза М. М. Громов совершает на самолете «Р-1» 33-дневный перелет Москва — Пекин.

1926 год. Михаил Громов за три дня, точнее — за 64 часа совершает облет европейских столиц: Москва—Берлин — Париж — Рим — Вена — Прага — Варшава — Москва. Это была первая победа советской авиации.

1934 год явился годом, когда весь мир был поставлен перед фактом, что СССР — великая авиационная держава. Льды Чукотского моря раздавили пароход «Челюскин», жизнь 102 советских граждан была на волоске от гибели. Советское правительство, по указанию товарища Сталина бросило им на помощь авиацию. Советские летчики Ляпидевский, Доронин, Водопьянов и другие в труднейших условиях Арктики вырвали челюскинцев из ледового лагеря.

1935 год. 21 ноября пионер высотных полетов в СССР Владимир Коккинаки достиг рекордного «потолка» — 14.275 метров.

1936 год. Тт. Чкалов, Байдуков и Беляков по сталинскому маршруту Москва—Петропавловск на Камчатке пролетели в труднейших условиях Арктики девять с половиной тысяч километров. Этот перелет был исключительным в истории авиации.

1937 год. 21 мая флагманский корабль экспедиции «СССР-Н-170», пилотируемый Героем Советского Союза М. Водопьяновым, совершил блестящую посадку в районе Северного полюса. Через несколько дней на льдину опустились остальные три корабля экспедиции, пилотируемые тт. Молоковым, Алексеевым и Мазуруком. Над полюсом взвился красный стяг СССР.

Еще не смолкло ликование страны по поводу этой грандиозной победы советской авиации, как 18 июня Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков вылетели по маршруту Москва—Северный полюс — Северная Америка. В 63 час. 25 мин. краснокрылая гигантская птица осуществила величайший перелет в Америку через Северный полюс, перелет, казавшийся до этого несбыточной мечтой.

12 июля. Весь мир потрясен новым подвигом советских летчиков. Герой Советского Союза тов. Громов, тт. Юмашев и Данилин начали новый перелет: Москва — Северный полюс — Северная Америка. Они удлинили сталинский маршрут, побив самый трудный мировой рекорд — рекорд дальности по прямой.

1938 год принес новые победы сталинской авиации. 27—28 июня тт. Коккинаки и Бряндинский на 2-моторном самолете совершили за 24 часа 36 минут героический беспосадочный перелет Москва — район Владивостока, покрыв свыше 7600 километров.

2 июля мужественные летчицы Полина Осипенко, Вера Ломако и Марина Раскова покрыли новой славой страну Советов. На гидросамолете за 10 часов 33 минуты они пролетели расстояние в 2.416 километров по маршруту Севастополь — Архангельск.

Август. Боевые советские летчики еще раз доказали боевую мощь сталинской авиации и могучий вес «ворошиловских килограммов», разбомбив наглых захватчиков — японских самураев в районе озера Хасан.

24 сентября отважные летчицы орденоносцы В. Гризодубова, П. Осипенко и М. Раскова на 2-моторном самолете «Родина» совершили беспосадный перелет из Москвы на Дальний Восток, установив международный женский рекорд как по прямой, так и по ломаной линии. Героические женщины своим мужеством и отвагой заслужили самое высокое звание— Героев Советского Союза.

1939 год. 28 апреля Герой Советского Союза В. Коккинаки вместе со штурманом М. Гордиенко вылетели в беспосадочный трансатлантический перелет Москва — Соединенные Штаты Америки по новому, еще не освоенному маршруту: Москва — Норвегия — Исландия — Гренландия — Северная Америка, покрыв путь по прямой в 6516 километров за 22 часа 56 минут (фактически путь самолета был значительно больше, около 8000 километров).

Июль — август. Сталинская авиация еще раз покрыла себя неувядаемой славой в боях с японо-манчжурской авиацией на границе дружественной нам Монгольской Народной Республики, тем самым наглядно доказав всему миру, что наша авиация способна не только ставить мировые рекорды на дальность полета, на высоту «потолка», но и в любую минуту готова нанести сокрушающий удар по любому врагу и по всем, вместе взятым, если они посмеют напасть на священные границы нашей родины.



Посадка на самолет и спуск парашютного десанта.

Фотомонтаж В. Иванова (Фотохроника ТАСС).

* * *

А. В. БЕЛЯКОВ

Герой Советского Союза.

Могучий воздушный флот страны социализма

Неоспоримы сила и величие советского воздушного флота. Подобно гордым птицам, реют советские самолеты, радуя друзей нашей родины, наводя страх на врагов. Сталинские соколы проникли во все уголки огромного нашего государства. В сказочно короткий срок созданы первоклассные воздушные эскадры, оснащенные современной техникой, управляемые культурными и смелыми людьми. В горах, над морями, в Арктике, над пустынями и бескрайними просторами СССР проложены советские воздушные пути. В городах и селах появилась военная, гражданская и спортивная авиация.

До 1917 года в России не было ни одной воздушной линии. В первую годовщину Октябрьской революции на Красной площади Москвы Владимир Ильич Ленин с большим вниманием и интересом следил за полетом единственного аэроплана, который участвовал в параде. На самолете «Сопвич» летел старый русский летчик, единственный пассажир, сидя позади летчика, разбрасывал листовки.

В годы гражданской войны молодой советской власти было, разумеется, не до организации регулярных воздушных рейсов. Летчики били врага.

Первые регулярные рейсы начались в 1923 году. В тот год работала единственная линия Москва—Нижний Новгород протяжением в 420 километров. Курсировали на ней плохенькие, истрепанные заграничные самолеты. Перевезли они всего навсего 230 пассажиров, около 2 тонн почты и 100 килограммов груза. Вот что представляла собой гражданская авиация шестнадцать лет тому назад.

Авиация в течение двух сталинских пятилеток была в центре внимания партии Ленина—Сталина и советского правительства. Товарищ Сталин неустанно и заботливо следит за развитием авиационной культуры, за жизнью летчиков. С гениальной большевистской прозорливостью был разработан план развития авиации. Этим и об'ясняются ее блестящие достижения, изумившие весь мир.

116 тысяч километров воздушных путей опоясывают нашу страну. За 1938 год самолеты перевезли 237 тысяч пассажиров. За первую половину 1939 года самолетами на линиях союзного значения перевезено 125 тысяч человек, более 3 тыс. тонн почты и свыше 23 тысяч тонн грузов.

Среди воздушных линий государственного значения Союз имеет крупнейшие магистрали: Москва—Владивосток, Москва—Ташкент, Москва—Тбилиси, Москва — Ашхабад. На этих линиях сроки доставки почты значительно сокращены. Так, например, почта из Москвы в Иркутск доставляется за 20 ч. 05 м., в Хабаровск — за 42 ч. 45 м., во Владивосток — за 45 ч. 45 м., в Баку — за 10 ч. 45 м., в Тбилиси — за 8 ч. 40 м.

Открытая в этом году линия Москва—Ашхабад проходит через Каспийское море и в десять раз сокращает обычный ж.-д. путь, связывающий Москву с Туркменской ССР.

Усилено движение и на окраинных почтово-пассажирских линиях от Иркутска на Якутск, от Хабаровска на Сахалин, от Красноярска на Игарку. При 50—60 градусах мороза летают летчики, поддерживая связь с далекой Якутией. На высоте 5000—6000 метров, через высочайшие горные хребты приходится летать пилотам Таджикского Управления Гражданского флота. В большинстве направлений Таджикской, Туркменской, Узбекской и Казахской республик самолет продолжает оставаться единственным видом механического транспорта в бездорожных, труднопроходимых районах.

За годы сталинских пятилеток по перевозке почты и грузов СССР занял первое место в мире и только по перевозкам пассажиров уступает США.

Воздушные линии за последние годы обогатились новым оборудованием. Правительство отпускало крупные средства на их техническое оснащение. Сейчас основные магистрали оборудованы радиомаяками, световыми маяками, приемно-передающими радиостанциями, имеют метеорологические станции, удобные и просторные аэровокзалы. Оборудование некоторых линий вполне позволяет производить полеты в любую погоду, летать не только днем, но и ночью.

Авиация наша давно уже стала любимым детищем народа, кровным делом каждого советского человека, ибо в ней он видит громадную культурную и прогрессивную силу. Не так смотрят на авиацию в капиталистических странах. Там она используется, как смертоносное орудие и источник разрушения. Печальный опыт второй империалистической войны показывает, что авиация при капитализме служит для варварских бомбардировок мирного населения и уничтожения материальных и культурных ценностей.

Нам авиация нужна для грандиозного разворота производительных сил страны.

В повышении урожая одно из важнейших мест занимает борьба с вредителями сельского хозяйства. Самолет здесь—неоценимое оружие борьбы. Огромную работу проделали наши летчики, уничтожая при помощи опыления ядом или разбрасывания приманки вековые гнезда азиатской саранчи.

Самолет успешно применяется и в борьбе с малярийным комаром. Летчик, летя на высоте 5 метров, опыляет ядом заболоченные места. В этом году борьба с личинками комара ведется на площади около 3 с половиной миллионов га.

А какую громадную пользу советские летчики приносят нашей стране, разбрасывая удобрение под лен или рис, патрулируя лесосплавы, спасая рыбаков, унесенных на льдине, производя аэрофотос'емку огромных площадей необ'ятной нашей родины! Немалую службу несет советская авиация по охране лесов, по борьбе с лесными пожарами.

Своеобразное место в системе нашей гражданской авиации занимает авиация Главсевморпути, наша единственная полярная авиация в мире. Кто не знает о ее славных победах на Севере? О разведке льдов, о проводке судов, о спасении экспедиций можно написать целые томы.

Правительством поставлены на третье пятилетие перед полярной авиацией задачи усиления разведки по трассе Северного морского пути, организации высокоширотных экспедиций и подготовки хорошо оттренированного летного состава.

Эти задачи полностью отвечают резолюции XVIII с'езда ВКП(б) по докладу товарища Молотова, в которой сказано: «Превратить к концу третьей пятилетки морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Уже началось строительство сети авиабаз на всем побережье и на островах Ледовитого океана от Архангельска до Берингова пролива. В Арктике будут работать скоростные самолеты, развивающие скорость до 300 клм. в час.

Грандиозна и увлекательна программа аэрофикации страны Советов в третьей сталинской пятилетии.

Прекрасное будущее четкими контурами стоит перед нами, и мы, полные сил, веры, воли, идем к нему. Но наш творческий путь идет рядом с подготовкой несокрушимой обороны советских границ и сокрушительного разгрома налетчиков, которые осмелились бы посягнуть на эти границы.

Велик и могуч Военно-Воздушный Флот Рабоче-Крестьянской Красной Армии. На XVIII с'езде ВКП(б) товарищ Ворошилов заявлял, что «сейчас нередко встретить на наших военных аэродромах не только истребитель, но и бомбардировщик со скоростями, далеко перевалившими за 500 клм. в час, а высотностью за 14—15 тысяч метров».

Советские летчики уже показали свою преданность отечеству, свои тактические и боевые способности, свое превосходство над авиацией капиталистических стран. Достаточно вспомнить бои в районе озера Хасан.

Массовое овладение выдающимися достижениями и рекордами приобретает все более широкий характер в нашей военной авиации. Если раньше в далекий беспосадочный рейс стартовали только отдельные воздушные мастера, то теперь и наши молодые военные летчики совершают массовые, дальние полеты. Если несколько лет назад на большие высоты поднимались лишь летчики-виртуозы, то теперь в этих высотах летают целые авиационные части.

Передовое место среди армий мира занимает и наше парашютное дело.

В сводке Международной авиационной федерации, зарегистрировавшей за последние три месяца рекорды воздушных флотов мира, в графе «Какая страна» всюду стоит «СССР».

Каждый день наши летчики, планеристы, воздухоплаватели, моделисты устанавливают новые рекорды. Блестящие достижения показали аэронавты Алешин и Бурлуцкий. Они пролетели на сферическом аэростате расстояние в 1701 клм. и установили сразу международный рекорд дальности и продолжительности. Впервые в истории авиации девушка-аэронавт Кондратьева установила одновременно 16 рекордов. Планеристка Клепикова пролетела на планере «Рот-фронт-7» 749 клм. без посадки и установила абсолютный рекорд дальности полета без мотора. До сих пор это не удавалось не только женщинам, но и мужчинам.

Сила советских летчиков заключается в том, что за ними стоит весь многомиллионный советский народ, воодушевленный идеями коммунизма. Большинство наших летчиков — сыны Красной Армии, впитавшие в себя славные боевые традиции. За успехами советских летчиков следит весь народ, партия, правительство, Сталин.

Только в условиях социализма возможны были такие достижения, такие огромные вклады в мировую науку, как завоевание советскими людьми Северного полюса, перелеты из СССР в Америку, перелеты на Дальний Восток. Мировая печать всех направлений не могла не отметить международное значение этих событий.

Сегодня сталинская авиация, ее гордые соколы показывают свою боевую готовность, свою слетанность, виртуозность, то-есть те качества, которые дают людям возможность не просто летать, но и господствовать в воздухе.

Сегодняшний праздник советской авиации отмечается борьбой за дальнейшее, еще более успешное выполнение сталинского наказа, за настойчивое повышение авиационной культуры, борьбой за овладение всеми летчиками СССР тремя главными критериями воздушного господства: высотностью, дальностью, скоростью.

Велик и радостен сегодняшний наш праздник. Это—День авиации, ее сталинских соколов, ее героев, настоящих и будущих, ее пилотов и штурманов, умеющих водить самолеты далеко и высоко, ее стрелков и бомбардиров. Это—День инженеров, техников, стахановцев авиационных заводов, строящих самолеты, способные летать в любых условиях погоды на бесконечно большие расстояния.

Сегодня с шумом и рокотом будут реять над нашей родиной стальные птицы, славя сталинскую авиацию.

Любимица народа! Слава о тебе гремит по всему миру!

Незаконные действия японской фирмы „Мацуо докиярд“

ВЛАДИВОСТОК, 17 августа. (ТАСС). 24 июля с. г. в своем ответе на японский меморандум Наркоминдел отметил пособничество со стороны японского правительства незаконным действиям фирмы «Мацуо докиярд», не только отказавшейся доставить заказанные пароходы, но и вернуть взятый аванс в размере 1.647.750 иен. Вот история этого возмутительного дела.

Торгпредство СССР в Японии заключило 18 сентября 1936 г. в г. Токио договор с японской фирмой «Мацуо докиярд» на постройку и поставку названной фирмой для СССР трех пароходов.

По договору фирма обязана сдать пароходы в период 15 мая—30 июня 1937 г. Эти сроки фирмой соблюдены не были, и фирма потребовала продления сроков сдачи заказанных ей пароходов. Торгпредство СССР в Японии сочло возможным пойти фирме навстречу и дополнительным соглашением, заключенным 23 августа 1937 г., были установлены новые сроки сдачи пароходов, отнесенные на период 1 декабря 1937 г. — 1 марта 1938 г. Затем дополнительным соглашением от 20 ноября 1937 г. Торгпредство согласилось увеличить стоимость заказанных пароходов по договору от 18 сентября 1936 г. Общая стоимость всех трех заказанных пароходов составляла 2.535.000 иен. В соответствии с соглашением от 20 ноября 1937 г. увеличение стоимости составило 25 проц. от стоимости, установленной в договоре, или на 633.750 иен.

Заключение Торгпредством двух упомянутых дополнительных соглашений свидетельствует о стремлении Торгпредства благожелательным образом удовлетворить просьбу фирмы о продлении сроков сдачи и об увеличении стоимости пароходов, хотя по договору от 18 сентября 1936 г. Торгпредство в этом отношении не только не приняло на себя каких-либо обязательств, но имело право, при несоблюдении фирмой сроков сдачи, установленных договором, потребовать от фирмы уплаты неустойки. К началу марта 1938 г. (с просрочкой на три месяца против срока, установленного дополнительным соглашением от 23/VIII—1937 г.) был готов к окончательной сдаче первый из указанных пароходов «Большевик». Два других парохода — «Комсомолец» и «Волочаевец» — к этому времени были спущены на воду и достраивались в доке.

Неожиданно 12 марта 1938 г. фирма сообщила Торгпредству об отказе от выполнения фирмой договора и от сдачи уже готового парохода. Одновременно фирмой было запрещено инспекторам — приемщикам Торгпредства, наблюдавшим за постройкой пароходов, пребывание на территории завода фирмы.

Такое заявление, сделанное спустя полгода после заключения договора и после получения от Торгпредства в счет этого договора аванса в сумме 1.647.750 иен, является с коммерческой точки зрения совершенно недопустимым и свидетельствует о совершенно незаконном отношении к выполнению обязательств, принятых перед советской стороной.

После этого заявления фирмы Торгпредство предприняло многократные попытки к обратному получению от фирмы выданного ей Торгпредством аванса и к получению причитающейся Торгпредству, согласно договору, неустойки в 10% от суммы договора.

Непосредственное обращение к фирме «Мацуо докиярд», а равно к 99 банку и к обществу «Симидзу боэки», выдавшим Торгпредству гарантии за компанию «Мацуо докиярд», встретило немотивированный грубый отказ в удовлетворении законных требований Торгпредства. Обращение в официальные японские органы, в том числе в министерство иностранных дел с представлением об оказании Торгпредству содействия в получении бесспорно причитающейся ему суммы, не дало никаких результатов.

В конечном итоге Торгпредству не оставалось ничего другого, как только обратиться в японский суд с иском к упомянутым трем фирмам о возврате аванса и об уплате договорной неустойки. Исковое заявление в токийский окружной суд было подано в декабре 1938 г. Только спустя четыре месяца после подачи искового заявления, 8 апреля с. г. состоялось первое заседание суда. Несмотря на явную несостоятельность позиции ответчиков, суд все же отложил рассмотрение дела еще более чем на 2 месяца—на 14 июня 1939 года.

В заседании суда 14 июня 1939 г. ответчики выдвинули новое «возражение», сводящееся к тому, что дело не подлежит рассмотрению суда, поскольку один из сотрудников Торгпредства, подписавших договор, выбыл из Японии и, следовательно, Торгпредство в суде представлено не надлежащим образом.

Несмотря на очевидную несостоятельность подобного заявления, очевидную для каждого юриста, японский суд счел возможным, не рассматривая иска Торгпредства по существу—отложить дело еще на 4 месяца и назначил следующее заседание на 4 октября 1939 г.

Прохождение этого дела в суде показывает, что последний предоставляет ответчикам—японским фирмам, действующим по данному делу широкое содействие для уклонения от возмещения незаконно присвоенных сумм, принадлежащих Торгпредству.

Таким образом установлено и доказано, что:

1) Фирма «Мацуо докиярд» нарушила договор и отказалась от поставки пароходов;

2) Фирма «Мацуо докиярд» отказывается вернуть полученный ею аванс в размере 1.647.750 иен;

3) Все обращения по этому вопросу в министерство торговли и финансов, к гарантировавшему этот договор банку и в министерство иностранных дел не дали никакого результата;

4) Японский суд стал на сторону фирмы, прикрывая этим незаконные действия дирекции «Мацуо докиярд».

Такое нарушение фирмой своих обязательств и отказ заинтересованных министерств и японского суда от вмешательства в это дело и дачи удовлетворения абсолютно бесспорных требований Торгпредства СССР могли произойти только по прямому указанию японского правительства, на которое, таким образом, падает ответственность за все это возмутительное нарушение японской фирмой и гарантами своих обязательств.

СВОДКА НАРКОМЗЕМА БССР

о ходе сельскохозяйственных работ в колхозах республики на 15 августа 1939 года (в проц. к плану)

ОБЛАСТИ и РАЙОНЫ	Сжато озимых и яровых колосовых	В том числе убрано комбайнами	Обмолочено озимых и яровых колосовых	Разостлано или замочено льна в % к вытеребленн.	Заложено силосной массы
Витебская область	88,8	45,3	19,1	25,1	36,0
Оршанский	91,5	40,2	21,1	31,1	16,8
Освейский	80,0	42,1	22,3	38,7	83,4
Богушевский	95,2	52,6	15,4	44,9	46,5
Бешенковичск.	90,0	34,7	15,4	22,7	29,3
Ветринский	85,1	56,7	13,7	12,2	51,6
Витебский	93,8	52,8	27,5	32,6	28,1
Городокский	93,8	35,9	20,9	28,7	41,6
Дриссенский	86,6	62,9	20,8	11,0	49,1
Дубровенский	83,4	48,9	23,7	10,8	36,4
Лепельский	96,3	40,0	19,4	14,3	48,4
Лиознянский	70,8	49,6	14,2	25,2	28,6
Меховский	77,3	47,9	25,7	14,7	60,6
Полоцкий	90,7	41,9	18,3	13,8	10,9
Россонский	97,5	41,8	21,4	23,5	46,2
Сенненский	85,8	35,9	12,6	9,9	57,2
Сиротинский	93,4	62,2	22,8	33,5	73,0
Суражский	85,7	30,6	15,6	9,9	38,1
Толочинский	87,4	40,5	15,0	44,2	4,7
Ушачский	95,0	35,2	18,8	26,1	30,7
Чашникский	92,6	54,6	18,9	63,1	42,0
Гомельская область	99,4	94,5	41,0	58,3	31,6
Будо-кошелевский	99,7	107,7	37,3	43,1	11,4
Ветковский	100,0	84,5	54,5	84,8	64,8
Гомельский	100,0	92,7	43,0	61,2	20,5
Добрушский	100,0	111,7	48,8	65,0	53,3
Жлобинский	100,0	108,0	36,6	60,3	11,9
Журавичский	97,9	94,7	36,0	39,6	28,1
Кормянский	100,0	94,1	32,3	55.2	10,4
Лоевский	97,1	102,1	43,5	100,0	41,7
Рогачевский	100,0	78,7	34,7	48,3	41,0
Речицкий	100,0	54,9	31,7	36,0	16,6
Светиловичск.	100,0	121,5	56,8	75,3	42,7
Уваровичский	99,0	100,3	45,0	32,1	49,3
Тереховский	100,0	96,2	41,0	65,7	45,6
Чечерский	100,0	83,2	48,9	95,9	28,2
Могилевская область	95,9	63,6	24,8	31,4	19,6
Осиповичский	99,2	34,6	21,7	36,3	16,2
Бобруйский	98,6	61,1	22,3	41,5	23,0
Белыничский	100,2	99,1	34,9	80,6	67,3
Березинский	100,4	59,7	21,7	45,3	40,5
Быховский	97,3	40,2	22,3	25,8	4,2
Горецкий	94,7	36,3	20,7	34,9	30,1
Дрибинский	93,4	49,2	16,5	32.8	4,6
Костюковичск.	93,5	61,2	23,6	55,3	48,9
Кировский	96,2	79,9	25,5	55.8	15,0
Климовичский	97,9	61,0	26,5	56,8	11,1
Кличевский	94,4	66,1	26,3	18,7	2,5
Круглянский	92,3	73,3	22,2	20,5	10,4
Кричевский	94,6	71,2	27,1	21,3	19.7
Могилевский	90,8	79,9	29,5	21,0	2,5
Мстиславльский	95,7	50,1	16,6	16,9	45,6
Пропойский	100,1	72,8	32,7	62,4	16,1
Хотимский	97,3	69,1	27,8	19,2	5,6
Чаусский	94,9	68,1	15,6	25,9	15,7
Чериковский	97,1	84,3	24,0	32,4	3,5
Краснопольск.	100,0	32,8	56,5	20,7	1,9
Шкловский	93,2	69,2	16,8	15,5	2,6
Минская область	89,9	60,9	21,1	27,9	13,8
Борисовский	92,1	44,3	18,3	30,3	8,3
Бегомльский	85,5	70,6	28,3	18,7	46,1
Гресский	99,1	36,5	15,9	55,4	2,8
Заславльский	74,2	57,4	15,4	8,6	3,5
Копыльский	92,8	55,5	20,2	39,0	8,8
Крупский	93,3	74,4	19,0	27,5	17,9
Логойский	86,6	43,9	16,3	15,1	11,9
Любаньский	96,2	84,1	32,1	28,1	42,3
Минский	78,2	44,8	18,9	16,1	14,6
Плещеницкий	84,7	28,7	16,9	15,4	12,7
Пуховичский	85,6	77,7	14,1	7,9	26,1
Слуцкий	93,4	67,8	21,1	33,9	14,1
Смолевичский	89,6	63,0	24,0	7,5	18,7
Руденский	102,5	71,8	16,2	15,1	12,1
Стародорожск.	98,5	68,9	36,5	52,2	22,7
Старобинский	96,9	81,1	29,6	58,8	9,0
Узденский	91,3	48,0	17,1	15,1	3,2
Холопеничский	91,9	56,6	16,9	10,4	21,7
Червеньский	89,5	55,4	18,0	12,1	1,1
Красно-слободский	98,7	78,4	32,6	49,8	11,4
Дзержинский	82,8	57,7	22,5	7,8	2,0
Полесская область	99,8	74,8	33,9	65,2	39,9
Брагинский	100,0	83,0	35,6	58,4	41,6
Василевичский	100,0	57,6	39,6	58,7	31,1
Глусский	100,0	49,0	31,4	15,1	18,0
Домановичский	99,7	107,2	30,5	65,5	24,9
Ельский	100,0	76,7	25,3	97,4	30,3
Житковичский	95,7	63,0	41,3	33,5	42,2
Комаринский	100,0	77,2	37,2	80,0	40,9
Копаткевичск.	100,0	66,1	21,8	57,6	47,6
Лельчицкий	100,0	80,0	34,5	100,0	83,3
Мозырский	100,0	89,1	32,5	75,5	34,3
Наровлянский	100,0	51,0	43,3	94,3	68,7
Паричский	99,3	55,8	36,9	62,0	29,0
Петриковский	100,0	88,9	31,0	87,8	50,7
Туровский	100,0	44,2	41,9	84,2	60,7
Хойникский	100,0	81,9	35,7	77,3	23,2
Калинковичск.	99,7	117,3	28,5	59,7	56,9
По БССР	93,7	64,9	26,0	32,4	26,8
Было на 10/VIII-39 г.	83,6	51,0	21,6	16,5	25,8

ПРИМЕЧАНИЕ: По Житковичскому и Пуховичскому районам данные на 10/VIII 1939 года.

УЧЕТНО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ НКЗ БССР.

ЗА РУБЕЖОМ

Военные действия в Китае

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

В районе Наньчана 13 августа китайские части подошли к окраинам Шэнмичженя (20 клм. юго-западнее Наньчана). Другая колонна китайских войск в районе Гаоаня заняла ряд важных пунктов.

Севернее озера Тайху китайские войска очистили от японцев город Уси и два других пункта.

В ЮЖНОМ КИТАЕ

13 августа 4 японских военных корабля, под прикрытием артиллерийского огня высадили десант моряков в заливе Биас. Китайские части вступили в бой с японцами. Японцы, потеряв убитыми свыше ста моряков, отступили на свои суда.

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

В юго-восточной части провинции Шаньси китайские части окружили японские гарнизоны в городах Туньлю и Чжанцзи. Японское командование послало подкрепления на выручку осажденным. По дороге в горном проходе на эти подкрепления напали китайские войска. Идут бои. Японцы несут большие потери.

12 августа японский отряд в 500 человек с 10 орудиями, 30 танками, 8 самолетами атаковал китайские позиции в районе Баотоу (провинция Суйюань). После 12-часового боя японцы под напором китайских войск отступили.



Бомбардировка китайских городов японской авиацией.
НА СНИМКЕ: разрушения в городе Чэнду, вызванные японской бомбардировкой. Фотохроника ТАСС.

НОВЫЕ ЗАКОНОПРОЕКТЫ В ЯПОНИИ

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). Газета «Асахи» сообщает, что министр юстиции Сионо подготавливает два новых законопроекта, направленных против лиц, нарушающих закон «О сохранении порядка и спокойствия в стране». Сионо, по словам газеты, считает необходимым усилить полицейские и судебные репрессии против «лиц, отрицающих частную собственность», и особенно строго наказывать «лиц, пытающихся изменить существующий строй».

Смысл законопроектов сводится к тому, что будет введена система длительного предварительного заключения до судебного разбирательства дела. За этот период «преступник» будет подвергаться полицейской «идеологической» обработке. Для этого будут созданы специальные места заключения при отделениях сыскной полиции. Новый законопроект предусматривает также, что аресты могут производиться по одному лишь распоряжению органов сыскной полиции, т. е. без всякого заключения прокурора.

Гонения на поляков в Верхней Силезии

ПАРИЖ, 16 августа. (ТАСС). Как сообщают из Варшавы, германская граница в районе Рыбника (Верхняя Силезия) закрыта германскими властями. В этом районе прекращена также телефонная связь.

Германская полиция отобрала за последнее время у польского населения Верхней Силезии паспорта. Германские власти об'ясняют эту меру желанием провести проверку документов. Германские власти заверяли население, что паспорта будут скоро возвращены. Однако до сих пор паспорта их владельцам не возвращены. Эти меры коснулись лишь польского населения и распространяются главным образом на тех поляков в Германской Силезии, которые отправляются на работу в Польшу. В настоящее время они лишились возможности отправиться в Польшу ввиду отсутствия у них на руках документов.

ВЫСТАВКА В НЬЮ-ЙОРКЕ УБЫТОЧНА

НЬЮ-ЙОРК, 17 августа. (ТАСС). Администрация Всемирной выставки сообщает о тяжелых финансовых затруднениях. Эти затруднения вызваны перерасходом средств на строительство выставки, а также тем, что количество посетителей выставки значительно меньше предполагавшегося. Администрация пытается получить новый заем на сумму около 6 миллионов долларов для погашения долгов.

РАСКРЫТИЕ ГЕРМАНСКОГО ШПИОНСКО-ДИВЕРСИОННОГО ЦЕНТРА В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Польское телеграфное агентство публикует официальное сообщение о раскрытии польской полицией германского шпионско-диверсионного центра в Польской Силезии, который поддерживал тесный контакт со шпионским центром на территории Германской Силезии. В этот центр входил ряд немцев — польских подданных, уличенных в передаче германским властям информации о польских вооруженных силах и в подготовке террористических актов против польских пограничников.

По этому делу в Польской Силезии арестовано несколько десятков лиц, в том числе германских подданных, а также членов запрещенных немецких фашистских организаций и фашистских профсоюзов. Помещения этих организаций опечатаны полицией.

Преследование польских почтовых служащих в Данциге

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Вслед за арестами польских таможенных инспекторов данцигские власти начали преследование польских почтовых служащих. Этим самым данцигские власти стремятся подорвать права Польши содержать собственную почтовую службу на территории «вольного города». Польское телеграфное агентство Экспресс сообщает, что вчера в Данциге арестован без всяких оснований польский почтальон Леснау. На запрос польских властей относительно причин ареста данцигские власти отказались дать какие-либо раз'яснения.

«Курьер варшавски» сообщает и о других фактах антипольской кампании в Данциге. Так, например, данцигские полицейские являются в квартиры поляков и силой отправляют польских детей в немецкие школы.

В связи с массовым распространением в Данциге нелегальных антифашистских листовок оживило свою деятельность гестапо. По подсчетам «Курьер варшавски», на 12 жителей Данцига приходится один агент гестапо. Данцигский отдел гестапо занят в настоящее время составлением списков всех «подозрительных» жителей «вольного города».

РЕГИСТРАЦИЯ ВОЕННООБЯЗАННЫХ В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Вчера в Варшаве было опубликовано распоряжение об обязательной регистрации всех военнообязанных рождения 1922 года.

НА ФРАНКО-ГЕРМАНСКОЙ ГРАНИЦЕ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению Гавас, на франко-германской границе, в районе Меца, вчера таможенник французского пограничного поста увидел на французской территории германский автомобиль с тремя лицами, из которых двое были одеты в военную форму. Когда таможенник подошел к автомобилю, сидевшие в машине набросились на него и оглушили его. Захватив его оружие, плащ и головной убор, нарушители границы сели в автомобиль и скрылись. Прокуратура Меца начала следствие.

Узнав об этом инциденте, французское министерство иностранных дел заявило германскому правительству протест.

ПЕРЕГОВОРЫ В ДАНЦИГЕ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Гавас сообщает, что вчера в Данциге состоялась встреча польского генерального комиссара Ходацкого с председателем данцигского сената Грейзером. Затем Ходацкий выехал в Варшаву для доклада министру иностранных дел о результатах своих переговоров.

Гавас добавляет, что предполагавшаяся вчера в Данциге конференция с участием верховного комиссара Лиги наций в Данциге, польского генерального комиссара в Данциге и председателя данцигского сената не состоялась.

АНТИПОЛЬСКАЯ КАМПАНИЯ ФАШИСТСКОЙ ПЕЧАТИ

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Волна антипольских выступлений в германской печати продолжает нарастать. Тон газет стал еще более угрожающим Они уже не ограничиваются требованием возвращения Данцига Германии, но и требуют предоставления Германии также Польского коридора.

ОТВАЖНЫЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ В МОСКВЕ

Тепло встретили 17 августа спортсмены и физкультурники столицы отважных участников беспримерного велопробега сопка Заозерная—Западная граница.

Велопробег возглавляет инженер-конструктор тов. Тимохов. В 1937 году он был командором велопробега Комсомольск-на-Амуре—Москва. Товарищи Баканов, Гоголев, Кошелев и Федосеев—участники боев у озера Хасан.

Весь путь до Западной границы — 11.200 километров. Велосипедисты прошли от сопки Заозерной до Москвы 10.217 километров за 80 дней—на 10 дней раньше, чем было намечено.

В Хабаровске физкультурные и оборонные организации вручили участникам похода рапорт товарищу Сталину. Рапорт доставлен в Москву досрочно.

После обмена приветствиями на шоссе Энтузиастов дальневосточники направились на стадион «Динамо».

Секретарь МГК ВЛКСМ тов. Пегов передал отважным физкультурникам большевистский привет от имени московской молодежи.

Отдохнув в Москве, участники пробега начнут дальнейший путь к финишу—Западная граница, чтобы передать пограничникам Белоруссии дружеский привет от пограничников Дальнего Востока. (ТАСС).

ЗВЕНО тов. ГОТИНА ВЕРНУЛОСЬ ИЗ ТАТАРИИ

16 августа из Татарии вернулось звено знатного лесоруба Осиповичского леспромхоза тов. Готина. Звено побывало в ряде леспромхозов Татарии и передало свой опыт звеньевой работы лесорубам братской республики.

В леспромхозах Татарии были организованы стахановские школы, где звеньевому методу Готина обучалось 400 лесорубов.

16 августа состоялся прием звена тов. Готина у наркома лесной промышленности БССР тов. Гайсина. В дружеской беседе знатные лесорубы рассказали о работе, проведенной ими в леспромхозах Татарии. Нарком поблагодарил готинцев за образцовую работу и премировал звено тремя тысячами рублей.

Перевыполнили план машинного теребления льна

ПОЛОЦК, 16. (По телефону). Соревнуясь между собой, льнотеребильщики Полоцкой МТС добились высокой производительности труда, благодаря чему МТС к 15 августа выполнила годовой план по машинному льнотереблению на 126 проц. При плане 387 гектаров убрано 486.

Образцы стахановской работы на уборке показал участник Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, орденоносец тов. Егоров, который убрал 105 гектаров льна при плане 48.

Хороших результатов добились и другие льнотеребильщики: тов. Востоков вытеребил 81 гектар льна, тов. Дударев — 60 гектаров.

Я. ГИНЗБУРГ.

Начали сев озимых

Колхоз имени Карла Маркса, Ленинского сельсовета, Слуцкого района, начал сев озимых. Бригада, возглавляемая участником сельскохозяйственной выставки тов. Иваном Сагановичем, 15 августа тракторной сеялкой засеяла 14 гектаров озимой пшеницы. 16 августа начала сев пшеницы и бригада тов. Алейчика. Она засеяла 7 гектаров.

Сев проводится на хорошо обработанной и удобренной земле с сохранением всех агротехнических правил.

Ответственный редактор Г. М. БОЙКАЧЕВ.

ГОСЦИРК

СЕГОДНЯ большое цирковое представление в 3-х отделениях.

Гастроль крупнейшего аттракциона заслуженного артиста республики Б. Э. ЭДЕРА — со своей группой дрессированных львов.

Участвует вся труппа.

Начало в 9 час. веч.

ДНЕВНОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

Начало в 2 ч. дня. Касса с 10 часов утра.

«Красная звезда» — ВСАДНИКИ

«Родина» — СТАРОЕ ДУДИНО

«Интернационал» — СОВЕРШЕННОЛЕТИЕ

Летний кинотеатр «Парижская коммуна» (ул. Пушкина, 64) — МАРСЕЛЬЕЗА

«Спартак» — ЛУННЫЙ КАМЕНЬ

Детский кинотеатр — ЧАПАЕВ

Кинотеатр «Новости дня»

1. Журналы Московской студии кинохроники №№ 66, 67, 68 и 69.

2. Журнал Минской студии кинохроники № 37.

МИНГОРПРОМТОРГ

ДЕТСКИЙ УНИВЕРМАГ № 1 МИНГОРПРОМТОРГА (площ. Свободы, 9/1, здание гостиницы «Европа»),

МАГАЗИН № 8 КУЛЬТТОВАРОВ МИНГОРПРОМТОРГА (угол улиц Советской и Володарского, 29/9).

МАГАЗИН № 55 КУЛЬТТОВАРОВ МИНГОРПРОМТОРГА (Советская, 63)

имеют большой выбор ДЕТСКИХ ИГРУШЕК



ТРЕБУЮТСЯ:

БУХГАЛТЕРА, СЧЕТОВОДЫ, ШОФЕРА и ГРУЗЧИКИ. Справиться: ул. Кирова, 72, спорт о-во «Динамо».

ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОНТРОЛЬНО-СЕМЕННОЙ СТАНЦИИ (ул. Пушкина, 83, тел. 20-726) СЕКРЕТАРЬ-МАШИНИСТКА.

ФАБРИКЕ-КУХНЕ (Свердловский тупик, 30, тел. 22-744) МАШИНИСТКА, БУФЕТЧИЦЫ, КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ ОФИЦИАНТКИ, ПОВАРА, НЕКВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ РАБОЧИЕ, КОРЕНЬЩИЦЫ И УБОРЩИЦЫ.

МИНСКОМУ МОЛОЧНОМУ КОМБИНАТУ (Московская, 22) СТ. БУХГАЛТЕР.

САНТРЕСТУ МИНГОРКОМХОЗА (Комсомольская, 54) ГЛ. и СТ. БУХГАЛТЕРА для работы на базах на самостоятельных балансах (с предоставлением комнаты), БУХГАЛТЕРА, КАРТОТЕТЧИКИ И ИНКАССАТОРЫ.

БЕЛОРУССКОЙ КОНТОРЕ НЕФТЕСТРОЯ (Энгельса, 4) ИНЖЕНЕРЫ-СТРОИТЕЛИ, ТЕХНИКИ И ДЕСЯТНИКИ-СТРОИТЕЛИ, ЭЛЕКТРОМОНТЕРЫ И МОНТЕРЫ ПО СВЯЗИ И ТЕХНИКИ-НОРМИРОВЩИКИ.

НАРКОМЛЕГПРОМУ БССР (Дом правительства, комн. 358, тел. 24-970) СЕКРЕТАРЬ-МАШИНИСТКА.

МИНСКОЙ ТОРГОВОЙ БАЗЕ «ТЕКСТИЛЬСБЫТ» (Московская, 2, тел. 22-437) БУХГАЛТЕР, БУХГАЛТЕРА-КАЛЬКУЛЯТОРЫ И МАШИНИСТКА.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: г. Минск, ул. Карла Маркса, 3. ТЕЛЕФОНЫ: ответственного редактора—20.000, добавочный—125; зам. редактора—23-529; ответственного секретаря—21-902; секретариата—21-172. ОТДЕЛОВ: партийной жизни—21-427; сельскохозяйственного и промышленного—24-406; пропаганды—21-426; науки, литературы и искусства; школ и культпросветработы; республиканской информации—23-881; писем и советского строительства—21-173; издательства и отдела об'явлений—24-601.

Уп. Главлитбела № Р—1245.

Типография газ. «Звязда», г. Минск. Советская, 49.